IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 151)**

z dnia 24 maja 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 151)

24 maja 2023 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat stanu prac nad projektem nowelizacji ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw,

– informację na temat planów i realizacji strategicznych inwestycji portów morskich.

W posiedzeniu udział wzięli: **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Łukasz Zgoda** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Wojciech Zdanowicz** dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie wraz ze współpracownikami, **Andrzej Małkiewicz** naczelnik Wydziału Realizacji Inwestycji Urzędu Morskiego w Gdyni, **Daniel Stachiewicz** wiceprezes do spraw ekonomiczno-finansowych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, **Kamil Tarczewski** wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, **Maciej Bąk** wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, dyrektor do spraw finansów i zarządzania finansami wraz ze współpracownikami, **Arkadiusz Zgliński** dyrektor Portu Morskiego Elbląg sp. z o. o., **Jolanta Pawluk** dyrektor Centrum Realizacji Inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Andrzej Kościk** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami, **Henryk Piątkowski** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, **Andrzej Hirsch** członek zarządu Przedstawicielstwa Międzyzakładowego Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy przy Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa „Służba SAR"i Polskim Ratownictwie Okrętowym, **Dariusz Słomiński** przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry państwu. Serdecznie witam. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów. Witam pana ministra Grzegorza Witkowskiego. Witam pozostałych zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy dwa punkty: rozpatrzenie informacji na temat stanu prac nad projektem nowelizacji ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw oraz rozpatrzenie informacji na temat planów i realizacji strategicznych inwestycji portów morskich. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Pan poseł Szałabawka nie sprzeciwia się, więc wszystko się zgadza. Sprzeciwu nie słyszę.

Jednocześnie pragnę poinformować, że dla zaproszonych gości udostępniliśmy formułę posiedzenia zdalnego.

Przechodzimy do realizacji porządku dziennego.

Do Komisji wpłynęło pismo związków zawodowych, wyrażające zaniepokojenie w związku ze spowolnieniem prac legislacyjnych nad projektem zmiany ustawy o pracy

na morzu. Bardzo proszę, panie ministrze Witkowski, o otwarcie naszej dyskusji, czyli zreferowanie tematu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:

Dziękuję bardzo. Dzień dobry wszystkim szanownym państwu.

Jednym z tematów naszego dzisiejszego posiedzenia Komisji jest stan prac nad projektem nowelizacji ustawy o pracy na morzu i niektórych innych ustaw. Pragnę państwa pokrótce poinformować o harmonogramie naszych prac, które rozpoczęły się oficjalnie w kwietniu ubiegłego roku, kiedy minister infrastruktury wystąpił z wnioskiem o wpis projektu zmiany ustawy do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów. Projekt został wypracowany wspólnie z partnerami społecznymi podczas prac Zespołu roboczego do spraw nowelizacji ustawy o pracy na morzu, powołanego w ramach Zespołu trójstronnego do spraw żeglugi i rybołówstwa morskiego.

Już od dłuższego czasu wpływały do nas różnorakie tematy dotyczące problematyki związanej z pracą marynarzy, nieścisłości różnych przepisów, konieczności dostosowania obecnych przepisów do ciągle zmieniającego się otoczenia prawnego, w którym funkcjonują i pracują marynarze, ale największą bolączką…Ustawa porządkuje, szereguje wiele spraw, jednak najważniejszym postulatem był postulat armatorów, jeżeli chodzi o lekarstwa na statku. Wyjaśnię to w dalszej części wystąpienia. Jest to także jeden z powodów, przedłużania się prac, ale po kolei.

Celem projektu jest przede wszystkim wyeliminowanie problemów, które armatorzy mają z zakupem produktów leczniczych oraz wyrobów medycznych stanowiących obowiązkowe wyposażenie apteczek okrętowych. Problemy armatorów z zakupem leków na statki wynikają ze zmian wprowadzonych w ustawie z września 2001 r. – Prawo farmaceutyczne oraz braku kompatybilności jej przepisów z ustawą o pracy na morzu właśnie w tej kwestii. W projekcie proponujemy umożliwienie armatorom, których statki zawijają do polskich portów morskich lub którzy posiadają statki pod polską banderą bądź siedzibę w Polsce, zakup produktów leczniczych oraz wyrobów medycznych wymaganych jako obowiązkowe wyposażenie apteczki okrętowej na podstawie zapotrzebowania.

Jednocześnie wprowadzamy zmiany w ustawie – Prawo farmaceutyczne polegające na dodaniu odesłania do zapotrzebowania dedykowanego armatorom, ustanawianego w projektowanych przepisach ustawy o pracy na morzu. Jest to bardzo skomplikowana rzecz, bardzo szczegółowa rzecz związana z Prawem farmaceutycznym. Jak państwo wiecie, wszystkie państwa na świecie bardzo zwracają uwagę na nielegalny obrót medykamentami, lekami. Również branżę morską, armatorską dotknął ten problem.

Ponadto projekt zawiera propozycje zmian w ustawie o pracy na morzu, będące wynikiem prac zespołu roboczego, przygotowane w oparciu o doświadczenia kilkuletniego funkcjonowania przepisów w praktyce, przewidujące zmianę zasad naliczania wynagradzania za czas pozostawania w gotowości do podjęcia akcji ratowniczej przez pracowników jednostek pływających Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. W miejsce naliczania wynagrodzenia za każdą godzinę pozostawania w pogotowiu jako stawki nie wyższej niż 18% stawki godzinowej wynikającej z minimalnego wynagrodzenia za pracę zaproponowano wynagrodzenie w wysokości nie niższej niż 60% stawki godzinowej wynikającej z osobistego zaszeregowania. Dodatkowo w projekcie proponujemy zmianę w ustawie z 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, której celem jest umożliwienie nabywania przez operatorów służby kontroli ruchu statków praw do emerytury pomostowej.

Projekt ustawy w brzmieniu uzgodnionym z partnerami społecznymi został przekazany do uzgodnień i konsultacji w czerwcu ubiegłego roku. Uwagi zgłoszone w ramach uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych w celu wypracowania wspólnego stanowiska z partnerami społecznymi zostały przekazane do zespołu roboczego. Prowadzono również konsultacje robocze z jednostkami podległymi oraz właściwymi resortami. Jak państwo widzicie, w gestii Ministerstwa Infrastruktury, a wcześniej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, jest to, że jesteśmy wnioskodawcami projektu i gospodarzami Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, ale oprócz tego mało jest rzeczy, które należą do naszej wyłącznej kompetencji.

Jeżeli chodzi o emerytury pomostowe, jest to Ministerstwo Pracy, Rodziny i Polityki Społecznej. Jeżeli chodzi o obrót farmaceutykami, jest to Ministerstwo Zdrowia. Na to nakłada się jeszcze Rządowe Centrum Legislacji i oczywiście najważniejsze z ministerstw w naszym, jak też w każdym kraju na świecie, czyli Ministerstwo Finansów, które również miało zasadnicze uwagi; zawsze ma zasadnicze uwagi do naszych postulatów związanych chociażby z wynagrodzeniami czy etatami dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa bądź urzędów morskich.

Nie wiem, czy odnosić się do uwag poszczególnych ministrów. Generalnie konkluzja jest taka, szanowni państwo, że czekamy na Komitet Stały Rady Ministrów. Nie ma tutaj żadnej obstrukcji z naszej strony. Co prawda procedowanie projektu mogłoby być przyspieszone co najmniej o kilkanaście tygodni, ale rozmowy są trudne. Sprawy emerytalne, sprawy finansowe zawsze są najtrudniejsze, ale mamy przynajmniej ustną zgodę ministra zdrowia oraz ministra finansów, żebyśmy na dalszych etapach procedowania ustawy mogli wyjaśnić rozbieżności w jedną lub drugą stronę, tak żebyśmy zaczęli właściwy proces legislacyjny na etapie Komitetu Stałego Rady Ministrów, do czego, panie przewodniczący, szanowni państwo, zobowiązuje się osobiście. Zobowiązuję się, że ustawa w bardzo niedługim terminie będzie procedowana. To tyle, jeżeli chodzi o pierwszą część naszego spotkania.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Otwieram dyskusję. Kto z pań posłanek i panów posłów chciałby zabrać głos w dyskusji? Pan poseł Płażyński, bardzo proszę.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, to wszystko, co pan minister powiedział, jest zrozumiałe, ale mimo wszystko wiemy, jak jest z niedookreślonymi terminami. Czy możemy chociaż w przybliżeniu określić jakiś konkretny termin, w którym będziemy mogli wrócić do tematu i spytać, na jakim poziomie, na jakim etapie jest proces?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z zaproszonych gości jeszcze chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, tylko proszę się przedstawić.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościk:

Andrzej Kościk, przewodniczący strony pracowników Zespołu trójstronnego do spraw żeglugi i rybołówstwa morskiego, reprezentujący Federację Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” oraz Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, zespół trójstronny podtrzymuje ustalenia przyjęte przez zespół w sprawie zmian ustawy o pracy na morzu oraz niektórych innych ustaw z dnia 10 stycznia 2023 r. Strona pracowników zwraca uwagę, że przedstawiciele strony rządowej, w tym Ministerstwo Finansów, przedstawiciele Ministerstwa Finansów uczestniczą w pracach Zespołu trójstronnego do spraw żeglugi i rybołówstwa morskiego. Na żadnym etapie prac zespołu trójstronnego nie spotkaliśmy się ze sprzeciwem ze strony Ministerstwa Finansów, a więc do stanowiska Ministerstwa Finansów odnosimy się bardzo krytycznie, nie zgadzamy się ze stanowiskiem Ministerstwa Finansów.

Chciałbym w imieniu strony pracowników przypomnieć, że Wysoka Komisja w dniu 7 lipca 2021 r. przyjęła dezyderat nr 2 w sprawie sytuacji marynarzy i innych pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. W dezyderacie zwraca się do rządu o uregulowanie sytuacji pracowników służb ratowniczych, dostrzegając pilną potrzebę takiego uregulowania.

Chciałbym zwrócić uwagę, że stoimy przed bardzo poważnymi wyzwaniami związanymi również z rozwojem energii wiatrowej, z rozwojem całego przemysłu, który jest związany z naszą energetyką. Służby ratownicze w takiej sytuacji będą miały jeszcze większe obowiązki niż do tej pory. Sprawa ciągnie się kilka lat. Było kilka koncepcji funkcjonowania służby, były zmiany jej funkcjonowania, zmiany dyrekcji, ale jednak

mamy do czynienia z tą samą stroną rządową, w której również Ministerstwo Finansów ma prawo głosu. Dla nas odrzucanie projektu, który został ustalony przez Zespół trójstronny do spraw żeglugi i rybołówstwa morskiego, oznacza w ogóle zaprzeczenie sensu dialogu trójstronnego. Z całą stanowczością takie postępowanie odrzucamy. Nie odpowiadamy za brak koordynacji i uzgodnień między resortami. Oczekujemy, że strona rządowa przyjmie ustalenia, które zostały przyjęte w ramach trójstronnego dialogu branżowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Henryk Piątkowski, przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy.

Do listy zmian, o których wspominał pan minister, chciałbym króciutko dodać tylko jedną, bardzo istotną, na którą naprawdę bardzo czekają pracownicy SAR. Chodzi mianowicie o zmianę dotyczącą zaprzestania naliczania im podatku dochodowego od wyżywienia, które armator jest zobowiązany im dostarczyć. Proces ten trwa, co nas dziwi. Niestety ciągle, panie ministrze, jest przedłużanie się owego procesu.

Formalnie uzgodniliśmy tekst w zespole trójstronnym jesienią 2021 r. W lipcu 2022 r. w ramach zespołu trójstronnego kolejny raz spotkaliśmy z kolejnymi problemami zgłaszanymi przez stronę rządową. Kolega przed chwilką powiedział, jak z naszej perspektywy wygląda dialog społeczny. Nie chciałbym tego powtarzać, natomiast bardzo prosimy o możliwe przyspieszenie prac nad uchwaleniem zmian w ustawie o pracy morzu także z powodu wyprostowania rzeczy, która wydaje się oczywistą od samego początku, ale niestety oczywistą w służbie SAR nie jest. Przepraszam, powtórzę jeszcze raz, że naliczanie pracownikowi kosztów wyżywienia jako przychodu i potrącanie od tego zaliczek na podatek dochodowy jest, delikatnie mówiąc, kuriozalne. Nikt nie potrafi tego wytłumaczyć dyrekcji firmy. Dyrekcja z uporem trwa w swoim przekonaniu. Dyskusja naprawdę nie ma sensu.

Poprawka przygotowana w projekcie ma zamknąć ten temat. Bardzo na to liczymy. Umówiona ze stroną pracowniczą, właściwie generalnie ze stroną społeczną, dlatego że armatorzy także byli uczestnikami dyskusji, data wprowadzenia poprawek, tj. 1 stycznia 2023 r., chyba dzisiaj jest już słabo aktualna. Jeżeli jest to możliwe, zachęcamy państwa do tego, żebyście państwo zrobili wszystko, co możliwe, żeby zmiany te zostały przyjęte jak najszybciej.

O lekach nie będę mówił. Jest to chyba oczywiste, żeby statki mogły zakupić lekarstwa w polskich portach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś chciałby zabrać głos? Czy pan minister chciałby się odnieść?

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Tak, oczywiście. Dziękuję panom.

Zanim odniosę się do pytania i prośby pana przewodniczącego, panowie Kościk i Piątkowski, w zasadzie nasze społeczne autorytety, jeżeli chodzi o procedowanie wszystkich marynarskich spraw pracowniczych, absolutnie mają rację. Nie chcę tutaj polemizować z ministrem finansów, który rzeczywiście ma obowiązek uczestniczyć w konsultacjach i kiedy jest to możliwe, zabierać głos – nie robi tego. Bierzemy to na siebie na etapie Komitetu Stałego Rady Ministrów. To, co powiedział mój przedmówca, pan przewodniczący Piątkowski, o naliczaniu kosztów wyżywienia, są to kuriozalne zaszłości podatkowe, które ustawa między innymi niweluje, wyjaśnia, likwiduje. Bardzo dziękujemy stronie społecznej za element nacisku bardzo potrzebny w toczących się pracach.

Clou całego problemu stanowi odpowiedź na pytanie pana przewodniczącego Płażyńskiego w sprawie terminów. Tak jak powiedziałem, nie jestem dysponentem Komitetu Stałego Rady Ministrów. Mam obiecane, że jeszcze przed wakacjami Komitet Stały Rady

Ministrów zajmie się tym tematem, nie wiem, z jakimi konsekwencjami, konkluzjami, ponieważ jest to procedowane w gronie ministrów, wiceministrów, również finansów i zdrowia. Ze zdrowiem oraz rodziną i polityką społeczną jesteśmy po słowie. Wygląda to optymistycznie. Zobaczymy. Myślę, że możemy wrócić do tematu, panie przewodniczący, pod koniec lipca.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Zobowiązuje się przedstawić państwu informacje, na jakim etapie procedowania jest ustawa. Jeżeli nie będzie potrzeby zwoływania posiedzenia Komisji, mogę przedstawić informacje na piśmie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję w punkcie pierwszym.

Przechodzimy do punktu drugiego. Jest to rozpatrzenie informacji na temat planów i realizacji strategicznych inwestycji portów morskich.

Bardzo proszę, panie ministrze, o informację.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Dziękuję.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, polskie porty morskie cechuje bardzo duży potencjał, o czym doskonale świadczą rekordowe przeładunki towarów, jakie są w nich dokonywane. Szczególnego podkreślenia wymaga to, że nieprzerwanie od 2018 r. odnotowuje się w nich obroty cargo na poziomie ponad 100 mln ton rocznie. Znakomitej passy nie przerwała nawet pandemia COVID-19, a z uwagi na zawirowania geopolityczne, ekonomiczne w naszej części świata nawet udaje się zwiększać przeładunki. Oczywiście świadczy to tylko o tym, że nasze porty były przygotowane, zarządy portów przygotowały się na niespotykany wcześniej w naszych portach import surowców energetycznych. Teraz są przygotowane nawet na milion ton miesięcznie wywozu towarów agro, ale o tym pewnie będą mówili przedstawiciele portów, o co zaraz bardzo poproszę pana przewodniczącego.

Natomiast ja, korzystając z okazji, chciałbym bardzo serdecznie podziękować pracownikom portów, armatorom, operatorom portowym za to, że nie czekając na wytyczne kogokolwiek, wzięli sprawy w swoje ręce i świetnie sobie poradzili, aczkolwiek nie musieli. Zgodnie z umowami operatorskimi w portach, nie musieli pomagać nam we wszystkich sprawach, niemniej świetnie sobie poradzili. Oczywiście mamy świadomość, że musieli ponieść ekstrawydatki inwestycyjne, że spółki operatorskie musiały podnieść zatrudnienie, ale koniec wieńczy dzieło. Do tej pory jesteśmy bardzo zadowoleni. Pokazuje to, że jeżeli chodzi o wieloletnie umowy z operatorami, które zarządy portów zawierały zarówno w Szczecinie i Świnoujściu, jak i w Trójmieście, mówiąc kolokwialnie, postawiły na dobre konie.

W ubiegłym roku ustanowiony został kolejny rekord przeładunków. We wszystkich portach obsłużono ponad 133 mln ton towarów. Nigdy wcześniej nie były osiągane tak dobre wyniki przeładunkowe. Dla porównania jeszcze w 2015 r. obroty cargo były na poziomie zaledwie 77 mln ton, a więc mamy wzrost prawie o 100%, prawie drugie tyle. Obrazuje to, jak duży postęp dokonał się w ostatnich latach w wyniku konsekwentnej realizacji przyjętej polityki rozwoju polskich portów morskich. Tutaj jak powiedziałem, rzecz jasna, za bardzo dobrymi wynikami polskich portów morskich stoją inwestycje, które stale są realizowane na ich rzecz i które dotyczą wielu różnych obszarów ich funkcjonowania, w tym infrastruktury portowej, jak i dostępowej od strony morza i lądu. Na posiedzeniach Komisji również wielokrotnie rozmawialiśmy o inwestycjach urzędów morskich czy samych portów.

W 2022 r. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście kontynuował działania na rzecz głębokowodnego terminala kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Terminal zostanie zaprojektowany, zbudowany i sfinansowany przez inwestora wybranego w wyniku prowadzonego właśnie postępowania przetargowego. Zakładana

realizacja to 2027 r., a zatem już za cztery lata będziemy mieć drugi na naszym polskim wybrzeżu głębokowodny terminal kontenerowy. O szczegółach rozmów powie pan prezes, natomiast chciałbym tylko powiedzieć, że dostęp od strony morza do głębokowodnego terminala kontenerowego w Świnoujściu zapewni realizacja inwestycji w ramach programu wieloletniego przyjętego w ubiegłym tygodniu przez Radę Ministrów.

Program zakłada wybudowanie nowego toru podejściowego od strony wschodniej w polskich obszarach morskich do głębokości 17 m oraz falochronu. Wartość całego programu wynosi 10 mld zł. Jak w przypadku wielu programów wieloletnich, które z sukcesem w ostatnich latach udało nam się zrealizować, odpowiedzialnym będzie Urząd Morski w Szczecinie, nie żadne spółki celowe, nie żadne zagraniczne podmioty, tylko nasza polska administracja morska.

Również w ubiegłym roku Zarząd Morskiego Portu Gdynia kontynuował działania na rzecz projektu pod nazwą „Port zewnętrzny". Działania były prowadzone w następujących obszarach: postępowanie w sprawie wyboru partnera prywatnego, badania geologiczne, decyzja lokalizacyjna. W lutym tego roku przeprowadzono piątą turę dialogu konkurencyjnego. Do końca ubiegłego roku zakończono badania terenowe, które obejmowały sondaże dna, czyli batymetrię, ferromagnetyki itd. oraz właściwe badania geologiczne z wykorzystaniem sondowania oraz odwiertów. Wiąże się to z poprzednim posiedzeniem naszej Komisji, panie pośle Płażyński, z ferromagnetykami. Nasze polskie firmy również w obszarze tego wielkiego tortu mają dużo pracy, ponieważ w ramach inwestycji w zakresie torów podejściowych czy rozbudowy portów są zagospodarowane.

Projektu portu zewnętrznego dotyczy także realizacja działań komplementarnych, falochronów portu zewnętrznego, Drogi Czerwonej, linii kolejowej nr 201, stacji kolejowej Gdynia Port. We wszystkich tych obszarach podejmowane są działania razem z Zarządem Morskiego Portu Gdynia, jak również z Polskimi Liniami Kolejowymi oraz Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, jeżeli chodzi o oddział w Gdańsku.

Jeżeli chodzi o działania rozwojowe Portu Gdańsk, również będę prosił o krótki materiał w ramach prezentacji. Przykładowo w 2022 r. została zakończona realizacja inwestycji pod nazwą „Modernizacja toru wodnego. Rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w porcie wewnętrznym w Gdańsku". Prace obejmowały 7 km toru wodnego oraz 5 km nabrzeży. Po realizacji inwestycji możliwa jest obsługa większych jednostek pływających o długości całkowitej 250 m i zanurzeniu ponad 10 m. Koszt wyniósł ponad pół miliarda złotych. Inwestycja ta rzeczywiście wpisała się w przygotowanie portu gdańskiego do obsługi zwiększonych wolumenów, w szczególności węgla.

Poza wskazanymi wcześniej przykładowymi inwestycjami można dodać także wiele innych, już zrealizowanych projektów służących rozwojowi. Jest to chociażby Dolina Logistyczna w Gdyni i wiele, wiele tego typu przedsięwzięć. Można by wiele o tym mówić, ale myślę, że beneficjenci i gospodarze inwestycji najlepiej to pokażą w krótkich prezentacjach, o co bardzo proszę, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Kto zgłasza się do prezentacji? Kto będzie je przedstawiał? Nie ma chętnych?

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Gdańsk.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dwóch naraz. Pojedynczo, jeżeli można. Proszę bardzo.

Wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Kamil Tarczewski:

Dzień dobry. Kamil Tarczewski, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk. Jestem wiceprezesem odpowiedzialnym za infrastrukturę i inwestycje.

Nie wiem, panie przewodniczący, ile mam czasu, ale przygotowałem dla państwa film. Cytując klasyka, jeden obraz wart tysiąca słów. Możemy włączyć film bez dźwięku, a ja w międzyczasie…

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Jeżeli film nie jest dłuższy niż…

Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Kamil Tarczewski:

Sześć minut.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Już myślałem, że sześć godzin. Jeżeli sześć minut, to proszę bardzo, nie ma problemu. Wytrzymamy, damy radę. Rozumiem, że z pana komentarzem, tak?

Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Kamil Tarczewski:

Oczywiście.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę bardzo.

Witamy pana posła Wieczorka. Czekamy na prezentację, panie pośle, tak że proszę się nie denerwować.

Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Kamil Tarczewski:

Przepraszam, nie chciałem przekrzykiwać muzyki. Następnym razem podłożymy głos lektora.

Szanowni państwo, inwestycje, które państwo widzieliście na filmie, zostały już zakończone. Są to inwestycje, o których przed chwilą wspomniał pan minister. Możemy je podzielić zasadzie na dwa największe bloki. Jest to zaopiekowanie się przez nas portem wewnętrznym. Na inwestycje te składały się przede wszystkim przebudowa i modernizacja około 5 km nabrzeży i pogłębienie toru wodnego do głębokości 12 m na odcinku 7 km. Wartość inwestycji wynosiła blisko 600 mln zł. Była współfinansowana ze środków unijnych w ramach programu CEF.

Druga inwestycja została zrealizowana w celu poprawienia dostępu do terminali głębokowodnych. W porcie gdańskim odbywa się około 80% przeładunków. Na inwestycję tę składała się modernizacja, przebudowa i budowa nowych linii kolejowych, nowych dróg, wiaduktów wraz z parkingiem buforowym o wartości blisko 200 mln zł. Została zrealizowana kilka miesięcy wcześniej niż pierwsza, o której wspomniałem.

W międzyczasie na filmie było również widać inwestycję przeprowadzoną przez Urząd Morski w Gdyni. Była to budowa falochronu o wartości blisko miliarda złotych, która pozwoli na rozwój największego terminala kontenerowego na Bałtyku Baltic Hubu, który również jest w trakcie realizacji.

Czy mógłbym prosić o prezentację? Jest. Mam nadzieję, że będę umiał ją obsłużyć.

Proszę państwa, jest to największy terminal kontenerowy na Bałtyku – Baltic Hub, do niedawna Deepwater Container Terminal (DCT). Przeszło 2 mln TEU przeładowanych w zeszłym roku. Jesteśmy w trakcie realizacji inwestycji, powiększenia o kolejny terminal, roboczo nazywany T3. Zwiększenie przepustowości terminala o 50% do 4,5 mln TEU rocznie. W dalszej części prezentacji będzie zdjęcie z widocznym procesem budowy.

Proszę państwa, po co to wszystko robimy? Dlaczego, to pewnie wszyscy państwo doskonale wiedzą. Chodzi o kilkudziesięcioletnie zaniedbania związane z nakładami inwestycyjnymi w polskich portach, brak przeprowadzanych inwestycji przede wszystkim w infrastrukturę portową, w nabrzeża. Można powiedzieć, że od 2017 r. jesteśmy wielkim placem budowy. Inwestycje, o których przed chwilą wspominałem, rozpoczęły się w 2017 r., 2018 r., trwały do zeszłego roku. Obecnie trwa realizacja ostatniej inwestycji związanej z pierwszą turą CEF. Jest to mniejsza inwestycja, również w porcie wewnętrznym, jest to poprawa infrastruktury drogowo-kolejowej. Wartość inwestycji wynosi około 70 mln zł. 20% dofinansowania jest ze środków unijnych.

Jak wspomniał pan minister na samym początku, od 2016 r. notujemy bardzo dynamiczny wzrost w przeładunkach. Jest to blisko 90%, dokładnie 83%, jak widać na slajdzie. Absolutny rekord był w zeszłym roku, było ponad 68 mln ton przeładowanych towarów. Proszę państwa, w pierwszym kwartale tego roku w porcie w Gdańsku zostało przeładowanych 21 mln ton, co pozwala nam prognozować zakończenie tego roku na poziomie ponad 80 mln ton przeładowanych towarów. Przede wszystkim składa się na to drobnica,

o której wspomniałem, a więc skonteneryzowana drobnica w terminalu Baltic Hub, jak również produkty ropopochodne, płynące do Polski i przeładowywane przez terminal Naftoport, oraz węgiel.

Jesteśmy najszybciej rozwijającym się portem w Europie. Na szybko ogólne największe liczby. Blisko 4 tys. zawinięć statków, 68 mln ton przeładowanych towarów, import i eksport mniej więcej w stosunku 80% do 20%, 2 mln TEU. Dysponujemy ponad 20 km nabrzeży, dziennie obsługujemy 2,5 tys. ciężarówek i blisko 1,5 tys. wagonów.

Proszę państwa, inwestycje w porcie to nie tylko inwestycje Zarządu Morskiego Portu Gdańsk. To także wspomniana rozbudowa terminala Baltic Hub, w którym 30% udziału ma Polski Fundusz Rozwoju. Tutaj widzicie państwo docelowy kształt całego terminala. Od strony wschodniej widać 36 ha dobudowanych, „zalądowionych” terenów z nowymi stanowiskami do obsługi statków oceanicznych. Tutaj widać liczby, o których w zasadzie już wspominałem.

Proszę państwa, inwestycje, które… Być może tytuł slajdu nie do końca jest precyzyjny. To nie jest planowana przez nas modernizacja, to jest realizowana przez nas modernizacja i rozbudowa nabrzeży. Oczywiście jesteśmy na bardzo wstępnym etapie. W zasadzie dzisiaj spodziewamy się wyroku KIO w sprawie dwóch przetargów. Chodzi o Nabrzeże Rudowe i Nabrzeże Bytomskie. W czerwcu otwieramy koperty z ofertami na przebudowę Nabrzeża Wiślanego. Przygotowujemy się do ogłoszenia przetargu na Nabrzeże Węglowe i Administracyjne. Wszystkie te nabrzeża liczą blisko 2 km, są zlokalizowane w porcie wewnętrznym. Szacowany koszt inwestycji to 560 mln zł. Jak wspominałem, jesteśmy w trakcie realizacji, ale wejście na plac budowy, jak tylko uda się rozstrzygnąć przetargi i zawrzeć umowy, prawdopodobnie będzie jeszcze w tym roku.

Warto także wspomnieć, że staramy się o dofinansowanie na owe inwestycje. W czerwcu będziemy znali wyniki rozstrzygnięć w programie CEF2. Nabrzeża, proszę państwa, są w takim stanie, że na wypadek gdybyśmy nie otrzymali dofinansowania, jesteśmy gotowi finansować to ze środków własnych. Są to nabrzeża, które są niezbędne dla operatorów. W celu utrzymania wolumenów przeładunków, o których przed chwilą wspominałem, niezbędna jest ich modernizacja, przebudowa, tak żeby do nabrzeży mogły zawijać również wszystkie statki, które mogą wpłynąć do portu wewnętrznego, ponieważ w tym momencie nie ma takiej możliwości. Jest pogłębiony tor wodny, ale nie wszystkie nabrzeża są w stanie obsłużyć jednostki, które są w stanie przepłynąć torem wodnym.

Oprócz nabrzeży, które są w puli starających się o dofinansowanie, warto także wspomnieć, że w przypadku Nabrzeża Wiślanego jest to również modernizacja drugiej linii nabrzeża, którą będziemy finansować ze środków własnych. Powiększa to koszt inwestycji o około 150 mln zł. Będziemy realizować to jednocześnie pod ruchem.

Warto podkreślić, że wszystkie inwestycje, które do tej pory przeprowadziliśmy, odbywały się pod ruchem, nie zatrzymywaliśmy prac portu. Jak państwo widzieli w zestawieniach statystycznych, pomimo trwających inwestycji i utrudnień dla operatorów, gdyż nie ma co ukrywać, że prace operatorskie w trakcie realizacji inwestycji są utrudnione, nasza współpraca z operatorami pozwalała tak czy inaczej zwiększać przeładunki również w porcie wewnętrznym. Nie jest tak, że notowaliśmy rekordy tylko w porcie zewnętrznym w zakresie produktów ropopochodnych czy w terminalu Baltic Hub. Również port wewnętrzny rokrocznie rośnie. Nawet proporcja przeładunków 80% w porcie zewnętrznym do 20% w porcie wewnętrznym delikatnie się odwraca, szczególnie po zeszłym roku, kiedy to w porcie wewnętrznym zostało przeładowanych około 6 mln ton węgla.

Jest to inwestycja, o której również wspominałem. We wrześniu planujemy jej zakończenie. Jesteśmy w zgodzie z harmonogramem. Koszt inwestycji wynosi około 70 mln zł. Jest to budowa blisko 2 km infrastruktury drogowej – dane są na slajdzie – oraz około 6 km nowych torów. Oczywiście poprawia to wydolność terminali, jak również zwiększa potencjał przeładunkowy portu wewnętrznego. W lipcu kończymy również inwestycję drogową spinającą układ drogowy zrealizowany dwa lata wcześniej oraz uzbrajającą tereny. Blisko 10 ha terenów jest gotowych do komercjalizacji. Oprócz zaznaczonej tu na żółto drogi inwestycja obejmuje pełne uzbrojenie terenu w infrastrukturę sieciową, elektroenergetyczną, wodnokanalizacyjną.

Rozbudowa terminala Naftoport to, proszę państwa, z punktu widzenia bezpieczeństwa energetycznego kraju jeden z najważniejszych elementów. Jest to jeden z najważniejszych terminali w Porcie Gdańsk, można wręcz powiedzieć, że najważniejszy. Przez wiele osób jest podnoszone, że obecnie jest to najważniejszy czy najistotniejszy element infrastruktury krytycznej w kraju. Mamy blisko 3 mln albo ok. 3 mln przeładunków, ponieważ jest to przekraczane, towarów ropopochodnych, surowców ropopochodnych, ropy miesięcznie. Planowane przeładunki to blisko 36 mln ton w tym roku w stosunku do 25 mln ton, które były absolutnym rekordem w zeszłym roku.

W zasadzie Naftoport dojdzie do swoich granic przeładunkowych, w związku z czym została podjęta decyzja o rozbudowie terminala i budowie nowego stanowiska przeładunkowego „W". Będziemy to realizować wspólnie z terminalem. Nasze zaangażowanie będzie na poziomie ok. 150 mln zł. Jesteśmy na etapie projektowania. Realizacja planowana jest od 2026 r.

To w zasadzie krótkie podsumowanie fotograficzne tego, o czym przed chwilą wspomniałem. Na 900 mln zł składają się inwestycje, o których przed chwilą mówiłem. Są to środki wraz z dofinansowaniem ze środków unijnych. Największe inwestycje, jeżeli chodzi o infrastrukturę dostępową od strony morza, to tor wodny oraz falochron. Inwestorem był tutaj urząd morski.

Została również zrealizowana i oddana do użytku w zeszłym roku inwestycja grupy PKP PLK, polegająca na modernizacji trzech stacji. Największa stacja to Gdańsk Port Północny – 28 nowych torów prowadzących do poszczególnych terminali w porcie. To absolutnie kluczowa inwestycja z uwagi na przepustowość kolejową z portu i do portu, w zasadzie pozwalająca nam zrealizować zabezpieczenie energetyczne kraju w zeszłym roku oraz wywóz węgla z portu, który oczywiście cały czas trwa. W ostatnich miesiącach jest minimalnie spowolniony, natomiast informuję państwa, że od stycznia do tej pory w porcie zewnętrznym i wewnętrznym zostało przeładowane ok. 7 mln ton węgla.

Tutaj jest lokalizacja nabrzeży, na których przymierzamy się do inwestycji. W zasadzie wchodzimy w fazę ich realizacji. Port zewnętrzny, port centralny. Proszę państwa, przeprowadziliśmy dwa postępowania na „zalądowienie" obszarów wód Zatoki Gdańskiej. Ponad dwa lata temu było pierwsze postępowanie, w wyniku którego podpisaliśmy umowę, wówczas z DCT, obecnie z Baltic Hub. W oparciu o umowę trwa rozbudowa terminala, o której również wspominałem. W tym momencie jesteśmy w trakcie drugiego postępowania. Z uwagi na to, że postępowanie jest w trakcie, nie mogę zdradzić państwu więcej szczegółów. Czekamy na wiążącą ofertę. Oferty wpłynęły, jesteśmy w drugim etapie. Pierwotna koncepcja zakładała budowę 400 ha nowych terenów, „zalądowienie".

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie dyrektorze, minister się niepokoi.

Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Kamil Tarczewski:

Przepraszam.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Chciałbym dać jeszcze szansę Gdyni oraz Szczecinowi i Świnoujściu.

Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Kamil Tarczewski:

Dziękuję. Przepraszam.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Trójmiasto.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, w Gdańsku mamy się czym pochwalić.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

W ostatnich dniach na pewno. Mieszkańcy wszystko blokują.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nieprawda. Wczoraj w porcie było spotkanie mieszkańców z zarządem portu.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

17 postulatów.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panowie, prośba. Będzie czas na dyskusję.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, wyciąga pan… Sam byłem na interwencji w porcie. Wczoraj było spotkanie z mieszkańcami. Wiem, ponieważ rozmawiałem z uczestnikami spotkania, że byli bardzo zadowoleni. Wydaje się, że sytuacja zmierza ku dobremu zakończeniu.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Będzie czas na dyskusję. Bardzo proszę, pan dyrektor.

Wiceprezes do spraw ekonomiczno-finansowych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Daniel Stachiewicz:

Dzień dobry. Daniel Stachiewicz z Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym państwu przybliżyć inwestycje obecnie realizowane zarówno w porcie w Świnoujściu, jak i w porcie w Szczecinie. Dziękuję bardzo.

Na pierwszym slajdzie mamy to, co obecnie dzieje się w Świnoujściu. Tak jak wspominał pan minister, obecnie jesteśmy na finiszu prac mających na celu podpisanie umowy na budowę i później dzierżawę na okres 30 lat terminala kontenerowego w Świnoujściu.

Co do parametrów terminala to zdolności przeładunkowe wynoszą docelowo 2 mln TUE w skali roku, natomiast szacujemy, że efektywnie będą to przeładunki na poziomie ok. 1,5 mln TUE rocznie.

Bardzo istotna inwestycja pod kątem bezpieczeństwa funkcjonowania państwa to trwająca w tym momencie rozbudowa gazoportu w Świnoujściu. Jako Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście realizujemy część wodną. Budujemy drugie stanowisko do importu gazu. Stanowisko to będzie miało możliwość eksportu gazu. Zakończenie naszej części prac planujemy na październik 2023 r. Pod kątem wejścia w następny okres zimowy z naszej strony inwestycja ta będzie wykonana, zrealizowana.

Kolejna bardzo istotna rzecz pod kątem rozwoju energetyki w naszym kraju to przygotowanie i budowa terminala dla obsługi morskich farm wiatrowych. Będzie to terminal instalacyjny w Świnoujściu. Tutaj jesteśmy już pod koniec prac, dzięki którym będziemy mieli przygotowany projekt. Realizacja będzie bardzo napięta, ponieważ będzie się to działo w drugiej części 2023 r. i w 2024 r. Naszym celem jest obsługa morskich farm wiatrowych od początku 2025 r.

Tak samo w Świnoujściu kończy się przebudowa całego terminala promowego. Jest to terminal, który obecnie w Polsce obsługuje około 70% ruchu drogowego. Przebudowa miała na celu dostosowanie go do obsługi największych promów, jakie w zasadzie są budowane. Są to promy o długości do 270 m. Terminal będzie dostosowany do usługi tak naprawdę przewozów intermodalnych. Jest to dodatkowa wartość, którą w tym momencie tworzymy w Świnoujściu. Niezależnie trwa projekt mający na celu dostosowanie i modernizację całej infrastruktury portowej. Dzieje się to w przeróżnych miejscach, tak żeby port cały czas się rozwijał, miał potencjał do dalszego wzrostu.

Jeżeli chodzi o Szczecin, dwie kluczowe inwestycje, które realizujemy w tym momencie, to cała przebudowa Kanału Dębickiego, a także przebudowa nabrzeży w Basenie Kaszubskim. Prace te mają na celu dostosowanie obiektów portowych do inwestycji zrealizowanej przez urząd morski, czyli pogłębienia toru podejściowego do Szczecina do głębokości 12,5 m. W tym momencie zarząd portów dąży do tego, żeby jak najszybciej zrealizować inwestycję, natomiast wiadomo, że robimy to w czasie pracy terminali, które są zlokalizowane przy nabrzeżach. Wiadomo, że spotykamy się z dużą życzliwością operatorów, ale też mamy różnego rodzaju przeszkody, jednak prace cały czas trwają. Zarząd portów dąży do tego, żeby prace zamknąć, zrealizować jak najszybciej.

Kolejna kwestia, która też w Szczecinie stopniowo jest i będzie realizowana, to przystosowanie dużego terenu, który jest w porcie, tzw. Ostrowa Grabowskiego, do tego,

żeby w przyszłości można tam było obsługiwać różne ładunki, zarówno masowe, jak i drobnicowe pochodzenia roślinnego.

Podsumowując to, co wydarzyło się na terenie portów w okresie od 2014 r., najważniejsze inwestycje, które zostały wykonane, miały na celu poprawę dostępu kolejowego i drogowego. Wydatkowano na to ponad 1,6 mld zł. Jak wspominałem, było to także pogłębienie toru wodnego podejściowego ze Szczecina do Świnoujścia o długości 68 km. Kosztowało to 1,9 mld zł. Są to również inwestycje, które zarząd portów realizuje w tym momencie, w zakresie infrastruktury portowej. Wydamy na to 1,3 mld zł. Łącznie jest to 4,8 mld zł.

Jeszcze krótka informacja związana z terminalem kontenerowym, który będzie dopełnieniem najkrótszego szlaku transportowego pomiędzy Morzem Adriatyckim a Skandynawią. Bedzie to terminal w sieci TEN-T. Będzie to zapasowy drugi terminal z dużym potencjałem w przyszłości do wzrostu obsługi ładunków po Gdańsku. Jak wspominałem wcześniej, docelowo będą to przeładunki na poziomie 1,5 mln TEU, zdolności przeładunkowe na poziomie 2 mln TEU. Planujemy, że długość nabrzeży będzie wynosiła 1,3 km. Bez problemu będą obsługiwane statki o długości 400 m.

Bardzo istotna kwestia, o której wspominał pan minister, to mianowicie ta, że terminal będzie połączony od strony wody torem podejściowym o głębokości 17 m. A zatem do terminala będą mogły dopływać największe statki, które wchodzą na Bałtyk, o zanurzeniu 15,5 m. Jest to limit, który przepuszczają na Bałtyk Cieśniny Duńskie. Najistotniejsza część, czyli autostrada od strony morza, będzie uruchomiona.

Jak wspominałem, w Świnoujściu w bardzo krótkiej perspektywie ma powstać terminal instalacyjny do obsługi morskich farm wiatrowych. Tutaj widzicie państwo wizualizację, jak docelowo będzie to wyglądało. Ze względu na gabaryty infrastruktury poświęcimy na to ponad 20 ha terenu. Wiadomo, że przy nabrzeżach będą przeładowywane potężne sztuki ciężkie, wobec czego nabrzeża będą musiały mieć bardzo dużą wytrzymałość, nawet jak na warunki portowe. W zasadzie już ruszamy z tym projektem.

Ostatnia część to Ostrów Grabowski. Tutaj widzicie państwo pierwszy etap dostosowania, przystosowania Ostrowa Grabowskiego pod przyszłe przeładunki. Jest to część zachodnia. Dzięki temu zaraz po zakończeniu dostosowania Kanału Dębickiego do głębokości 12,5 m będziemy mieli do dyspozycji 45 ha terenów, które w przyszłości będziemy mogli wydzierżawić operatorom. W przyszłości po etapie pierwszym będziemy realizować etap drugi i etap trzeci zagospodarowania Ostrowa Grabowskiego. Docelowo etap drugi to lata 2030–2035, a etap trzeci to lata 2040–2050.

Wiadomo natomiast, że wszystko będzie uzależnione od potencjalnego popytu operatorów na tereny portowe. W związku z tym harmonogramy będą dostosowywane do tego, jak szybko infrastruktura będzie potrzebna.

Dziękuję, to tyle z mojej strony. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś w ramach prezentacji?

Gdynia. Bardzo proszę.

Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Maciej Bąk:

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, Maciej Bąk, wiceprezes do spraw finansów Zarządu Morskiego Portu Gdynia.

Poproszę o prezentację.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Chwilka, zaraz będzie.

Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Maciej Bąk:

Proszę państwa, może w międzyczasie krótka charakterystyka Portu Gdynia.

Port Gdynia to drugi pod kątem wielkości port, nie licząc zespołu Szczecin i Świnoujście. Od siedmiu lat nieustannie notujemy wzrost przeładunków. Nie są one duże. Mamy bardzo zdywersyfikowaną grupę ładunkową. Pozwala nam to rosnąć w bardzo wielu poszczególnych okresach rocznych. Od 2010 r. notujemy blisko podwojenie przeładunków w Porcie Gdynia.

Jeżeli chodzi o dosyć specyficzny zeszły rok, mieliśmy wyzwanie w postaci przeładunków węgla. W Porcie Gdynia zanotowaliśmy 120-procentowe wzrosty. Jeżeli chodzi o wyniki z tego roku, węgiel za cztery pierwsze miesiące to wzrost o 120%, ropa – 100%, zboże – 42%. Celowo wybrałem owe wyniki, żeby uświadomić państwu, jak ważne jest to miejsce, jakim ważnym miejscem strategicznym są porty, jeżeli chodzi o przeładunek bardzo ważnych surowców i towarów nawet pod kątem bezpieczeństwa kraju.

Jeżeli chodzi o działalność inwestycyjną, średnia wartość inwestycji, wydatków inwestycyjnych w ostatnich latach to blisko 200 mln zł. W tym roku rozpoczęliśmy szerszy program inwestycyjny. Szacujemy, że w ciągu najbliższych trzech lat wydatki inwestycyjne przekroczą 1,6 mld zł. Mówimy o trzykrotnym zwiększeniu wydatków. Ci, którzy znają Port Gdynia, wiedzą, że jest on dosyć ograniczony terytorialnie. Wydawałoby się, że niewiele można zrobić w zakresie rozwoju, natomiast ciągle mamy sporo pomysłów, jak możemy działać, jak możemy zwiększać możliwości Portu Gdynia. Trzeba też powiedzieć, że port nie jest sam dla siebie, jest dla polskich eksporterów, importerów, dla polskiej gospodarki. Staramy się zapewnić im możliwości.

Pierwszym działaniem, które podejmujemy, jest modernizacja. Przykładem modernizacji jest pogłębianie głównego kanału do 16 m. Inwestycją komplementarną do tego jest poszerzenie obrotnicy. Jesteśmy w trakcie owej inwestycji. Planujemy zakończyć ją w tym roku. Da to możliwość wejścia do portu wewnętrznego największych kontenerowców, które są w stanie wejść na Bałtyk. Innym przykładem modernizacji jest remont Nabrzeża Helskiego. W części pomarańczowej jest to największy gdyński terminal kontenerowy. Umożliwi on zwiększenie parametrów przeładunkowych.

Jeżeli chodzi o inne działania poza modernizacją, jest to na przykład zwiększenie efektywności. Można zwiększać efektywność procesów. Przykładem jest tu działanie z węglem w roku ubiegłym i poprzednim. Wraz z naszymi terminalami – podobnie było także w innych portach – szukaliśmy możliwości zwiększenia efektywności procesów przeładunkowych przy korzystaniu z tych samych zasobów. Udało nam się to.

Nawiązując do moich wcześniejszych słów, mówiłem, że wydaje się, że Gdynia jest portem zamkniętym. Jednak udało nam się pozyskać nowe tereny w sensie objęcia ich granicami portowymi, granicami Portu Gdynia. Jest to Dolina Logistyczna. Są to nowe możliwości organizowania działalności portowej, a największym strategicznym projektem jest port zewnętrzny.

À propos portu zewnętrznego, właściwie pan minister powiedział o najważniejszych osiągnięciach projektu. Jesteśmy o krok od ogłoszenia, od zaproszenia naszych inwestorów, czterech potencjalnych partnerów, do złożenia ofert na terminal. Może parę słów o tym. Kilka wybranych parametrów, nie będę mówił o całym projekcie.

Fenomen projektu polega chyba na tym, podobnie jak w innych portach, że są to projekty realizowane za pieniądze prywatne, nie państwowe, gdzie główne ryzyko ponoszą partnerzy prywatni. Na przykład w Gdyni zdecydowaliśmy się na formułę partnerstwa publiczno-prywatnego. Po okresie trwania umowy cała infrastruktura przechodzi we władanie Zarządu Morskiego Portu Gdynia. Projekt jest fazowany. W pierwszej części powstanie pirs, który będzie w stanie obsługiwać 800 tys. TEU rocznie. Daje to możliwość realokacji części działalności kontenerowej wewnątrz portu i uwolnienia powierzchni portowej pod zastosowanie, pod wykorzystanie pod inne surowce, jeżeli zajdzie taka potrzeba.

Jeżeli chodzi o przeładunki zboża, jesteśmy w trakcie postępowania na bałtycki terminal zbożowy. Będzie to terminal, w zakresie którego zobowiązujemy partnera, kontrahentów do inwestycji w wysokości 100 mln zł. Będzie to inwestycja, która w zamierzeniu ma utrzymać i zwiększyć możliwości przeładunkowe Portu Gdynia w zakresie zbóż, zarówno w relacji eksportowej, jak i w relacji importowej. Liczymy na to, że działalność ta dalej będzie się rozwijać. Sam ładunek zboża jest bardzo perspektywiczny, jeżeli chodzi o porty. Mamy podstawy sądzić, że będzie to bardzo dobra inwestycja.

Innym przykładem pokazującym, gdzie powierzamy swój potencjał, jest budowa silosów na terenie terminala HES, który jako jedna z głównych grup przeładunkowych przeładowuje właśnie zboże, jest liderem. HES zdecydował się na zainwestowanie w por-

cie i budowę nowych silosów o wartości blisko 80 mln zł, jeżeli się nie mylę. To także powinno zwiększyć możliwości przeładunkowe Portu Gdynia.

Nie będę bardziej szczegółowo wchodził w poszczególne inwestycje. Jeżeli są jakieś pytania, zapraszam.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Czy pan minister chciał jeszcze coś dodać?

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Puentując wszystkie wystąpienia moich przedmówców, chciałbym jeszcze raz bardzo serdecznie podziękować za ubiegły rok. Ten także wydaje się bardzo dobry. Stawialiśmy i będziemy stawiać wysoko poprzeczkę zarządom portów, jeżeli chodzi o inwestycje, przeładunki, zagospodarowanie terenu, tak żeby były naprawdę strategicznymi miejscami, jeżeli chodzi o obrót światowy i handel w Europie, żeby Bałtyk był przez nas w pełni wykorzystany i zagospodarowany.

Jak państwo widzicie, sytuacja geopolityczna w naszym regionie pokazuje, że dzięki posiadaniu własnego, sprawnego, dobrze infrastrukturalnie wyposażonego portu można przywieźć do kraju zarówno węgiel, jak i czołgi dla naszych partnerów, a wywieźć zboże, jeżeli zachodzi taka potrzeba, za co jeszcze raz bardzo dziękuję. Pozostajemy otwarci na pytania.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję. Pan poseł Aziewicz. Później pan poseł Wieczorek.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, na początku chciałbym zwrócić uwagę na to, że przeładunki w portach morskich realizują prywatne podmioty, które dzierżawią tereny portowe na mocy ustawy o portach i przystaniach morskich. Jeżeli ma miejsce wzrost przeładunków, to przede wszystkim jest to zasługa owych podmiotów. Zwracam na to uwagę. Trzeba o tym przypominać, dlatego że chyba nie wszyscy mają tego świadomość.

Nie tak dawno słyszeliśmy, jak prezes Kaczyński ogłaszał miastu i światu, że polskie porty zostały sprzedane. Otóż nie zostały sprzedane, tylko tereny portowe, infrastrukturę portową wydzierżawiono poważnym podmiotom, które inwestują, zwiększają przewagę rynku, otwierają nam wiele rynków. Oczywiście wzrost przeładunków następował także przed 2017 r., który został wymieniony przez pana wiceprezesa. De facto od początku następuje ciągły wzrost przeładunków. Porty się rozwijają, rośnie koniunktura – i bardzo dobrze.

Jeżeli chodzi o bardziej szczegółowe kwestie, chciałbym zapytać o port instalacyjny w Gdańsku. Taki port miał powstać w Gdyni. Później uchwałą Rady Ministrów rząd zadecydował, że powstanie w Gdańsku. Szczerze mówiąc, nie wiem do końca, jakie są dalsze losy portu. Powstaje port w Świnoujściu. Oczywiście są wątpliwości, czy głębokość 12,5 m lub 14,5 m wystarczy w kontekście największych turbin, ale jest to problem zachodniopomorski. Chciałbym natomiast dowiedzieć się, co z portem instalacyjnym w Gdańsku.

Chciałbym także zapytać, jakie są losy przetargu na tereny dzierżawione przez firmę Chemiki sp. z o. o. Wiem, że był przetarg, który wygrała nikomu nieznana firma z Kościerzyny. Był konflikt, nie wiem, jak to się zakończyło. Będę wdzięczny za informację.

Jeżeli chodzi o Gdynię, jest Droga Czerwona. Mam w domu całą kolekcję fotografii. Przed każdymi kolejnymi wyborami politycy Prawa i Sprawiedliwości wbijają łopaty. Pani była poseł Arciszewska, poseł Horała, poseł Śniadek prezentowali się z łopatami, zapowiadając szybkie działania dotyczące Drogi Czerwonej, absolutnie kluczowej, jeżeli chodzi o rozwój portu w Gdyni. Trudno mówić o porcie zewnętrznym bez Drogi Czerwonej.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Ładnie się nazywa.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Bliska wam nazwa, ale to nie wasza inicjatywa.

Kończy się kadencja. Właściwie temat ten został załatwiony w ten sposób, że znalazły się pieniądze na prace studialne, które jakoś tam trwają. Minęło osiem lat, a regularnego progresu, jeżeli chodzi o Drogę Czerwoną, nie ma.

Jeżeli chodzi o obrotnicę, pamiętam początek rządów PiS-u w porcie. Był tam chyba niejaki pan Pawilczus, przewodniczący rady nadzorczej, który odwołanie poprzedniego prezesa uzasadnił tym, że nie działał wystarczająco dynamicznie na rzecz budowy obrotnicy w porcie, chociaż działał, ale w tamtych uwarunkowaniach. Minęło osiem lat, a obrotnicy w porcie nie ma. Słyszę, że jej budowa zbliża się do końca. Chętnie dowiedziałbym się, skąd taka opieszałość, co się tam działo przez osiem lat, że właściwie po dwóch kadencjach koło się zatoczyło. Wierzę, że ją zbudujecie, ponieważ jest to kluczowa sprawa.

W Porcie Gdynia spalił się elewator zbożowy. Chciałbym się dowiedzieć, co z elewatorem. Jakie będą jego dalsze losy? Może na początek tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Wieczorek, następnie pan poseł Płażyński.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panowie prezesi, na podstawie danych widać, że w ubiegłym roku ważną sprawą był węgiel, w związku z czym moje pytanie jest takie: Ile węgla jest w tej chwili na składach portowych? Ile milionów ton węgla składujemy w porcie? Przejeżdżam obok portu szczecińskiego i widzę hałdy węgla. Jest zatem pytanie, jak to wygląda?

Druga rzecz à propos portu kontenerowego w Świnoujściu. Plany są znane, natomiast wiemy również o protestach mieszkańców Świnoujścia. Na jakim etapie jest dialog społeczny? Mam wrażenie, że port ten budujemy podobnie jak CPK, a więc na zasadzie: jest ustawa, zabierzemy, nieważne, że mieszkańcom nie wybudujemy drogi, nic nie zrobimy, ważne, że budujemy, za chwilę podpiszemy pewnie umowę, będzie to budował ktoś tam z Kataru. Jest zatem następne pytanie, kto jest inwestorem? Na jakim etapie jest kwestia budowy portu? Generalnie rozumiem, że inwestycja jest super, tylko jest pytanie, czy jako zarząd portu nie zaniedbaliście dialogu ze społecznością lokalną.

Ostatnia kwestia w kontekście tego, co mówił mój szanowny przedmówca. Rzeczywiście w portach działają spółki, a więc to one przeładowują. Same porty tylko dzierżawią tereny za kasę, i to niezłą kasę, co widać po wszystkich wynikach, ale OK.

Mam konkretne pytanie, ponieważ w grudniu spierałem się o projekt ustawy dotyczący spółki Bulk Cargo w Szczecinie, kiedy to celowo robiliście ustawę po to, żeby spółka nie mogła się rozwijać, żeby nie wszedł tam rzeczywiście niemiecki inwestor. Jest to fakt. Rozumiem, że powoduje to jakieś niesnaski. Mam pytanie, jak w tej chwili wygląda współpraca? Wiem, że po prostu nękaliście tę spółkę, groziliście rozwiązaniem umowy. Chciałbym się dowiedzieć, czy zarząd morskich portów przestał już nękać spółkę Bulk Cargo, dał jej święty spokój, pozwolił jej działać, czy też dalej macie jakieś niecne plany, żeby spółce wypowiadać umowę? Jest to spółka działająca 30 lat, o uznanej marce i renomie. Powiedzcie tutaj szczerze, czy zamachujecie się na tę spółkę, czy chcecie ją wyrzucić z portu czy nie? Proszę oświadczyć: tak albo nie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Już się bałem, że pan poseł zaproponuje nacjonalizację spółek w portach, ale to nie padło.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Nie, nie, jest to blisko, ale taka propozycja jest po stronie rządzących.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję za deklarację.

Pan poseł Borowczak, a później pan przewodniczący Płażyński.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

W porcie gdańskim zamieszkałem w 1988 r., 1989 r. Powiem szczerze, że mieliśmy problem z Siarkopolem, mieliśmy problem przez naszą elektrociepłownię z zasypanym jeziorem Zaspa. Zazwyczaj stamtąd się kurzyło, ale z portem żyliśmy w zgodzie, nie było jakichś większych problemów, a teraz zwieźliśmy śmieci z całego świata. Jeszcze podrzuciliśmy je mieszkańcom jak najbliżej zabudowań. Można to było złożyć w Porcie Północnym, trochę dalej. Nie znam się dokładnie, ale pewnie ktoś mi odpowie.

Dzisiaj mieszkańcy od półtora miesiąca protestują, blokują skrzyżowania. Jedna sprawa to ta, jak port funkcjonuje. Wczoraj miałem okazję przekonać się, jak długa jest kolejka do portu w Gdańsku. Kolejka TIR-ów długa na 10 km, co prawda oplandekowanych, gdyż inaczej pewnie coś tam by się z nich sypało, ale wiem, że mieszkańcy żądali, żeby TIR-y do portu były oplandekowane. Czy nie można tego skorygować, skoordynować, żeby samochody nie stały w dziesięcio-, piętnastokilometrowym korku i nie blokowały życia mieszkańcom i użytkownikom drogi S7? Pewnie można by było powiedzieć: Dobra, niech czekają na wielkich parkingach i niech kolejno wjeżdżają do portu.

Jako były rolnik cieszę się, że zboże wyjeżdża, że robimy, co możemy, ale chodzi o to, żebyśmy sobie nie komplikowali życia. Pan poseł Kacper Płażyński mówi, że wszystko jest już w porządku. Nie, dlatego że w najbliższym czasie pan przewodniczący, pan minister dostaną zaproszenie na specjalną, nadzwyczajną sesję rady miasta, ponieważ żądają tego mieszkańcy Nowego Portu. Jutro o godz. 18.00 jest kolejny protest. Znowu będą blokowane drogi. Kolejki TIR-ów powiększą się.

Myślę, że jest to wina zarządu portu. Myślę, że można było temu zapobiec. Wiadomo, co przywieźliśmy. Wiemy, jak to się kurzyło. Kurzyło się od dawna. Niedopuszczalne jest, żeby mieszkańcom zrobić coś takiego. Nie zrobił tego Siarkopol, chociaż wiecie, jak siarka kurzy, tylko port, który powinien być nam przyjazny. Mieszkańcy zgłosili 17 postulatów. Przecież niedawno malowaliśmy wszystkie bloki, sprzątaliśmy ulice, miasto wymieniło nawierzchnię. Przecież teraz jedzie się tak, jakby się jechało – nikt tego nie zamiata, być może nawet nie jest to łatwe w zamiataniu – przy odśnieżaniu.

Uważam, że są potrzebne nadzwyczajne działania, dlatego że, tak jak mówię, mieszkańcy zgłosili 17 postulatów. Może pan prezes bądź ktoś odpowiedzialny albo reprezentujący Nasz Port powie nam, jak zamierzacie spełnić 17 postulatów, które z nich są do spełnienia, które być może nie są do spełnienia. Nie będę przedłużał. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Płażyński, później pan poseł Łącki. Przypominam panom posłom, że o godz. 15.00 mamy głosowania.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Zaczynając od komentarza do wcześniejszych słów kolegów, pana posła Aziewicza i poniekąd pana posła Wieczorka, jasne, że są to operatorzy i to oni głównie generują zysk. Większość operatorów jest niepowiązanych ze Skarbem Państwa, chociaż akurat w Gdańsku Basen Górniczy w porcie wewnętrznym, w zasadzie największe nabrzeże, to przecież dzierżawa spółki córki Portu Gdańskiego Eksploatacja.

Dekadę temu przynosiła straty. Była próba prywatyzacji spółki. Dzisiaj przynosi już ładne dochody. Baltic Hub, jak było powiedziane, jest w 30% własnością Polskiego Fundusz Rozwoju. Jeżeli chodzi o DCT, czyli tak naprawdę największą infrastrukturę portową ze wszystkich naszych portów, państwo polskie de facto ma tam sporo do powiedzenia. A więc do końca tak nie jest. To po pierwsze.

Po drugie, panowie, naprawdę jesteście niesprawiedliwi. To, że operatorzy, również prywatni, generują takie zyski, to właśnie wpływ wszystkich inwestycji, o których w zasadzie cały czas tutaj mówimy, a które sprawiły to, że jest możliwość takiego wolumenu przeładunków, że jest możliwość wpływania coraz większych jednostek do portów. Z tego biorą się wyniki. Z tego są również wyniki podatkowe. Chyba 60 mld zł czy 70 mld zł w postaci podatków ze wszystkich portów w Gdańsku trafia później do Skarbu Państwa. Naprawdę jesteście niesprawiedliwi. Jestem przekonany, że doskonale wiecie, o czym mówię. Było to niesprawiedliwe. Szanowni państwo, trzeba było o tym powiedzieć, dlatego że jednak jest nieco inaczej.

Co do kwestii, którą poruszył pan poseł Borowczak, szanuję pana przeszłość, panie pośle. Podziwiam pana kartę opozycyjną. Jak najbardziej jest pan jednym z naszych bohaterów strajków. Dziękuję panu za to zaangażowanie. Jest pan także stoczniowcem. Nikt tego nie kwestionuje, ale wydaje mi się, że jednak w Nowym Porcie dawno pana nie było, dlatego że mówi pan rzeczy zupełnie nieprawdziwe. Zgadzam się…

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Może zrobię prezentację, co mówią mieszkańcy.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale, panie pośle, może da mi pan dokończyć. Jeżeli chce pan mówić, to może później jako ad vocem, żeby ci, którzy nas oglądają… Chodzi o to, żeby gdzieś się to nagrało, jeżeli rzeczywiście chce pan zabrać głos, a nie po prostu przeszkadzać mi.

Otóż jeżeli chodzi o protesty mieszkańców, nie dziwię się mieszkańcom, że są poirytowani, że się kurzy. To, co pan nazwał śmieciami, po prostu jest węglem, ale węglem w trzydziestokrotnie większej ilości. W zeszłym roku łącznie 30 razy więcej węgla zostało sprowadzone i przeładowane w porcie w Gdańsku niż rok wcześniej. Są to takie wolumeny. Już nie pamiętam, ale prezes powie, czy było to 10 mln czy 8 mln ton. Już nie pamiętam, może nawet więcej.

Czy można to przeładować do Portu Północnego? Częściowo tak. Port Północny już prawie w całości jest wypełniony węglem. Nie ma tam już prawie mocy przetwórczych, panie pośle. Dlatego węgiel jest także w porcie wewnętrznym. Dlatego węgiel jest także na Nabrzeżu Wiślanym, czyli od strony miasta. Po prostu za bardzo nie ma więcej miejsca, gdzie węgiel mógłby być trzymany. Nie wiem, jaka jest pana recepta na sprowadzanie śmieci, jak pan to nazwał. Jest to po prostu węgiel. Czy mamy znowu sprowadzać z Rosji? Tak naprawdę jest to jedyne możliwe rozwiązanie, żeby węgla stamtąd nie sprowadzać.

Byłem na interwencji poselskiej w porcie w poprzedni piątek. Rzeczywiście sytuacja wydała mi się niezdrowa, a nie widziałem także wystarczająco dobrej komunikacji ze strony portu, w jakiś sposób pokazującej, że problem jest rozwiązywany. Przekonałam się, że problem jest rozwiązywany. Akurat był to czas, kiedy zaczęto testować dwa zraszacze, każdy za kilkadziesiąt tysięcy złotych, właśnie w Basenie Górniczym, który stanowi największy problem. Zapewniono mnie, że jeżeli chodzi o Nabrzeże Wiślane stanowiące największy problem obok Basenu Górniczego, węgiel będzie stamtąd stopniowo szedł w Polskę. Docelowo nabrzeże to ma już nie służyć w takim wymiarze jak do tej pory, jako miejsce do trzymania tam węgla. Z drugie strony jest to prywatny operator. On także decyduje, co tak naprawdę sprowadza.

Przy okazji zwrócę się do pana posła Łąckiego i do pana posła Wieczorka – właśnie to jest port. On tym dysponuje, on to dzierżawi, ale operatorzy także są zobowiązani do tego, żeby chociaż to przykrywać. Jak przyjeżdża firma spedycyjna, właśnie na operatorach spoczywa odpowiedzialność za to, żeby operatorzy przykrywali TIR-y, które wyjeżdżają z towarem, również z węglem. Sam w tej sprawie interweniowałem w inspekcji transportu. Z tego, co słyszę od mieszkańców Nowego Portu, rzeczywiście od kilku dni – zakładam, że tutaj port też interweniował – TIR-y są bardzo rygorystycznie kontrolowane. Na TIR-y, które nie wywieszają plandek, są nakładane mandaty. Podobno to skutkuje.

Natomiast co do protestów mieszkańców… Aha, jeszcze jedno. Nie da się przejechać przez Nowy Port czy coś w tym stylu, jest taki bałagan – no, nie, byłem w Nowym Porcie. Trochę pan, panie pośle, dramatyzuje, nie jest tak. Poza tym ulice też były myte przy współpracy z portem. Nie jest tak, jak pan to przedstawia. Rzeczywiście jak ktoś słucha nas z boku, może pomyśleć, że leżą tam hałdy węgla albo wszystko jest już czarne, szare, bure. No, nie, tak nie jest, natomiast jest to także dzielnica przemysłowa, która też z portu żyje, co nie zmienia faktu, że trzeba zrobić wszystko, żeby mieszkańcy żyło się tam dobrze. Port rzeczywiście to robi.

W przyszłym tygodniu macie państwo kupić dodatkowo sześć bądź osiem sprawdzonych już zraszaczy. Tak mi zostało powiedziane. Każdy kosztuje kilkadziesiąt tysięcy złotych. W tym tygodniu ma być zainstalowana w Basenie Górniczym tymczasowa myjnia

dla TIR-ów, też kupiona za kilkaset tysięcy złotych. Mam nadzieję, że będzie to zrobione. Zapowiedziałem władzom portu, że w przyszłym tygodniu w piątek także będę na kontroli i sprawdzę, czy to, co zostało obiecane, będzie zrobione.

Natomiast co do protestów oczywiście są jakieś spontaniczne protesty, ale też nie oszukujmy się, różne formacje polityczne chcą na tym zbić kapitał, nie zdając sobie sprawy, że tak naprawdę każdy trochę uderza też w siebie. Kiedy mówi pan na przykład o 17 postulatach, nie wątpię, że warto się nad nimi pochylić, rozważyć je, ale też warto zauważyć, że liderką jednego protestu… To nie były protesty, to nie było blokowanie ulic, to była jedna blokada ulicy, skrzyżowania na 15 minut, zrobiona pod przewodnictwem pani Motyl, która startowała do rady miasta z listy pani prezydent Dulkiewicz. Jutro, panie pośle, jest protest organizowany przez przewodniczącego klubu Platformy Obywatelskiej w Radzie Miasta Gdańska, pana Dowbora-Śpiewaka.

Oczywiście oni też są przedstawicielami społeczeństwa, słusznie, ale miejmy to na uwadze, nie przedstawialiśmy tego tak, jakby nagle wychodziły tłumy mieszkańców Nowego Portu, jakby były to wielkie, spontaniczne protesty. Tak po prostu nie jest. Cieszę, że władze portu wczoraj czy przedwczoraj przyjęły mieszkańców, również panią Motyl, na spotkaniu, gdzie właśnie zostało pokazane, co w porcie zostało zrobione i jakie są dalsze plany, żeby ograniczyć pyły węglowe. Jestem dosyć uspokojony, że idzie to naprawdę w bardzo dobrym kierunku.

Zresztą jak mówi pan o tym, że może nam pokazać, co ludzie piszą, to chyba najbardziej obiektywny i opiniotwórczy w tym zakresie jest portal trójmiasto.pl. Państwo nie wiecie, ale pokazuje on raporty z każdego dnia, co się dzieje w różnych dzielnicach. Raporty te zupełnie się zmieniły. Mieszkańcy, wbrew temu, co pan mówi, już nie narzekają tak na pyły. Ich emisja w znacznym stopniu została ograniczona. Daj Boże, zostanie zupełnie ograniczona w ciągu tygodnia, dwóch tygodni, kiedy wszystkie inwestycje, które port obiecał, że wykona, zostaną zrealizowane. Trzeba tego pilnować.

Natomiast ja też mam pytanie do portu w Gdańsku. W mojej ocenie to, co państwo pokazujecie już nie pierwszy raz, gdyż co roku rozmawiamy o kwestiach portowych, to jest rzeczywiście olbrzymi sukces Gdańska i całej Polski. Liczby nie kłamią. Wzrost jest bardzo dynamiczny. Każdego roku znacząco się powiększa. Czy pandemia, czy nie pandemia, naprawdę serce rośnie, jak rosną wyniki portu w Gdańsku. To, że przy inwestycjach nie ma opóźnień, szanowni państwo, to również jest bardzo ważne. Pieniądze są wydatkowane, szanowni państwo, na czas, w tym nasze pieniądze i pieniądze, które płyną z Unii Europejskiej w różnym zakresie, w 20%, 30%.

Natomiast tym, co wydaje mi się piętą achillesową portu w Gdańsku i być może również innych portów, jest jednak to, na co pan wskazał, panie prezesie. Określił pan, że jeden z elementów infrastruktury portowej, a mianowicie Naftoport, jest oceniany jako najbardziej krytyczna infrastruktura być może nawet w całej Rzeczypospolitej. Niestety mam pewne obawy, czy zabezpieczenia, środki ochrony, które w tej chwili są wdrażane i na które zostały przeprowadzone przetargi w porcie w Gdańsku, są wystarczające. Być może tutaj jednak państwo to zlekceważyliście. Być może za mało wymagaliście od potencjalnych operatorów różnych systemów zabezpieczeń.

Nie dotyczy to tylko portu w Gdańsku. Dotyczy to tak naprawdę – już nie raz mówiłem o tym na posiedzeniach Komisji – ostatnich 30 lat, kiedy bezpieczeństwo nie było priorytetem, również w zakresie naszej infrastruktury krytycznej, ale czasy diametralnie się zmieniły. Widzimy, co się dzieje. Portowa infrastruktura krytyczna jest jedną z najważniejszych. Są to takie dochody, jakie są. Są to takie materiały, które zapewniają nam szeroko rozumiane bezpieczeństwo.

Niestety, jeżeli wygrywa firma Ekotrade, o której media niejednokrotnie pisały, że jest kapitałowo wprost powiązana z byłymi funkcjonariuszami WSI i innych służb PRL, to mam poważne wątpliwości, czy obraz tego, co mamy na Wschodzie, daje nam gwarancję, że taka spółka w odpowiedni sposób dysponuje danymi chociażby z monitoringu czy różnego rodzaju innymi danymi związanymi z tym, że w jakimś zakresie ochrania port w Gdańsku. Zdaję sobie sprawę, że było to zrealizowane w przetargu publicznym, niemniej jednak nie chciałbym się obudzić, przepraszam, z ręką w nocniku.

Pamiętam, co się działo w porcie w Gdańsku jeszcze kilka lat temu, kiedy Greenpeace wchodził na dźwigi. Pamiętacie państwo, jak dosłownie w akcie pirackim – to chyba też był Greenpeace, ale tutaj głowy nie daję – przejął jedną z jednostek, kiedy musiały interweniować polskie służby specjalne.

Szanowni państwo, sytuacja jest następująca. Wydaje się, że jest to sprawa do pogłębionej analizy. Służby, które ochraniają porty, zresztą nie tylko porty, naprawdę powinny być na najwyższym poziomie. Szanowni państwo, przede wszystkim powinny one być zaufane, dlatego że później dysponują niezwykle wrażliwymi danymi. Nie jestem specjalistą od służb, nie jestem specjalistą od bezpieczeństwa, ale mam zdrowy rozsądek. Zdaję sobie sprawę, że jeżeli ktoś kiedyś był w służbach PRL, był tam wysokim funkcjonariuszem, nawet generałem, i jest właścicielem jakiejś firmy, to może to budzić obawy, że dane później mogą trafiać w bardzo różne strony. Nikt mnie nie przekona, szanowni państwo, że jest to bezpieczne rozwiązanie.

Dlatego kiedy już skończy się umowa – będzie to już w przyszłej kadencji – proponuję, żebyśmy w ramach naszej Komisji wspólnie zastanowili się, być może wspólnie z Ministerstwem Aktywów Państwowych, z kimś z resortu służb specjalnych, być może z kimś z resortu spraw wewnętrznych, z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji, w jaki sposób Polska może w końcu wejść na trochę wyższy poziom w rozumieniu tego, jak zapewnić bezpieczeństwo naszej infrastruktury krytycznej, w tym portów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Łącki.

Poseł Artur Łącki (KO):

Panie przewodniczący, może najpierw dwa zdania do pana przewodniczącego Płażyńskiego.

Bardzo panu dziękuję, panie przewodniczący, że powiedział pan o tym, że port w Gdańsku kupuje zraszacze, żeby węgiel nie pylił. Dziękuję za to, że mówił pan, że kupuje teraz myjnię dla TIR-ów. Wie pan, to potwierdza to wszystko, co ja zawsze mówię, że niestety rządzący nie potrafią zarządzać krajem, nawet w tak wąskiej dziedzinie jak ta.

Nikomu do głowy nie przyszło, że węgiel, szczególnie miernej jakości, jak będzie leżał na hałdach, jak będzie gorąco, zacznie pylić, a jak leży w środku miasta, to będzie przeszkadzał i truł mieszkańców. Każdy chyba wie, że jak się robi skład węgla, to trzeba mieć wodę, żeby od czasu do czasu polewać węgiel. Nawet jak się jedzie przez małe wioski, gdzie są malutkie składziki węgla, widać, że wszyscy mają tam krany szlauchy, żeby go polewać. Ci panowie nie wiedzieli. Dobrze, pokazuje to skalę zarządzania i przedsiębiorstwem, i państwem, ale ja nie w tej sprawie.

Chciałbym doprecyzować pytanie pana posła Wieczorka, ile jest węgla i w Szczecinie, i w Świnoujściu. I jeszcze czy się go wkłada czy wyjmuje? Chodzi mi o to, czy jest na eksport czy jest na import. Jak się stoi na węźle przeładunkowym w Wysokiej Kamieńskiej, czasami widzi się fajny widok, jak w jedną stronę jedzie jeden pociąg z węglem i mija się z drugim pociągiem z węglem, który jedzie w drugą stronę. Chciałbym wiedzieć, jak węgiel jest dzielony.

I najważniejsza sprawa do pana ministra. Panie ministrze, uchwaliliśmy jak zwykle koślawą ustawę o ochronie na morzu. W związku z ustawą pan wojewoda wprowadził 200-metrową strefę ochronną wokół gazoportu w Świnoujściu. Oczywiście zamknął drogę do pracy małym polskim przedsiębiorcom, którzy zainwestowali na prawobrzeżu Świnoujścia. Ci, którzy wybudowali tam pensjonaty, małe hoteliki, restauracje, nie mogą pracować, dlatego że jest 200-metrowa strefa, do której nikt nie może dojść ani dojechać, ponieważ nie wolno.

Dlaczego mówię, że jest to zła ustawa? Dlatego że w ustawie nie przewidziano żadnego odszkodowania dla tych ludzi. Zgodnie z ustawą, nie można wypłacić odszkodowań ludziom, którzy potracili tam swoje interesy, z tym że pan wojewoda zachodniopomorski we wszystkich mediach zachodniopomorskich miesiąc temu obiecał, że odszkodowania będą. Chciałbym zapytać, czy pan minister może coś wie na ten temat. Czy odszkodowania będą? Jakie odszkodowanie będą? Z jakiego tytułu będą wypłacane? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Prośba, żebyśmy już koncentrowali się w wypowiedziach i odpowiedziach, dlatego że za 15 minut kończymy. Proszę bardzo.

Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Kamil Tarczewski:

Jeszcze raz Kamil Tarczewski, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk.

Proszę państwa, wynotowałem sobie pytania, na które pozwolę sobie niezupełnie po kolei odpowiadać.

Jeżeli chodzi o terminal offshore, jak wspomniałem, jesteśmy w trakcie postępowania, które może się rozstrzygnąć wyborem podmiotu gotowego do „zalądowienia" kolejnych terenów wód Zatoki Gdańskiej i powstaniem terminala. Jak wspomniałem również wcześniej, z uwagi na trwające postępowanie na ten moment nie mogę więcej powiedzieć.

Jeżeli chodzi o spółki Chemiki, faktycznie odbył się przetarg na teren dotychchcas dzierżawiony przez spółkę Chemiki. Jak państwo doskonale wiedzą, jako Zarząd Morskiego Portu Gdańsk jesteśmy zobowiązani do wydzierżawiania terenów powyżej 3 ha w trybie przetargowym. Przetarg się odbył, spółka Chemiki nie przystąpiła do przetargu. Niemniej chciałbym państwa zapewnić, że pozostajemy ze spółką Chemiki w dialogu, również ze stroną społeczną. Rozmawiamy z nowym dzierżawcą między innymi o tym, żeby znaleźć zatrudnienie dla osób, które pracowały w spółce Chemiki. Podkreślam, że spółka Chemiki wiedziała, że przetarg będzie ogłoszony, ponieważ umowa i tak była wielokrotnie przedłużana, zastrzegam, że nie wiem ilokrotnie, nie pamiętam w tym momencie. Jednak pomimo że spółka wiedziała, że umowa dobiegnie końca i będziemy zobowiązani do ogłoszenia przetargu – innej formuły nie było – nie przystąpiła do niego, ale podkreślam, jesteśmy w dialogu.

Ile jest węgla? Proszę państwa, w porcie w Gdańsku, ponieważ mogę mówić o porcie w Gdańsku, w tym momencie jest zeskładowane ok. 2 mln ton węgla, przy czym podkreślam, że większość, a w zasadzie wszystko, jest w imporcie, natomiast węgiel rotuje. To nie jest tak, że węgiel przypłynął w styczniu czy w grudniu zeszłego roku i czeka, co się z nim zadzieje. Jak wspomniałem wcześniej, w tym roku od początku stycznia systematycznie do portu w Gdańsku przypłynęło blisko 7 mln ton węgla. Tyle było bodajże przedwczoraj. Mniej więcej podobny wolumen węgla wyjechał z portu w Gdańsku, głównie drogą kolejową.

Przechodząc dalej, było jeszcze pytanie o zorganizowanie transportu, ponieważ pan poseł wczoraj natknął się na dziesięciokilometrowe, piętnastokilometrowe korki. Bardzo proszę, panie pośle, o informację, gdzie były takie korki, ponieważ na bieżąco monitorujemy sytuację na drogach wespół z wojewódzkim inspektorem transportu drogowego, jak również z policją i zarządem dróg miejskich w Gdańsku, który podlega pani prezydent Dulkiewicz. Jesteśmy wszyscy w stałym dialogu. Wczoraj faktycznie były zakorkowane dwie ulice, w tym ul. Handlowa – jest to absolutnie przemysłowa, wewnętrzna droga, po której poruszają się samochody do terminali – i ul. Ku Ujściu. Było to w okolicach południa, do około godz. 12:00. Około godz. 14.00 osobiście byłem na tych ulicach. Nie widziałem dziesięciokilometrowych korków. A więc, panie pośle, bardzo proszę o nierozprzestrzenianie nieprawdziwych informacji.

Wracając do węgla, do 17 postulatów… Jeszcze w uzupełnieniu do poprzedniej kwestii, jesteśmy także w trakcie realizacji dodatkowych punktów odstawczych dla samochodów ciężarowych. Proszę państwa, z miesiąca na miesiąc podniesiemy o 100% liczbę miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych, zwiększymy je z pół tysiąca do tysiąca. W przeciągu kolejnych miesięcy przybędą nam kolejne miejsca.

Natomiast chciałbym tutaj też, panie pośle, szczególnie pana, gdyż jest pan posłem z Gdańska, poprosić o wsparcie. Od zeszłego roku czekam na decyzję władz miasta w sprawie wycinki drzew, żeby zrealizować dziesięciohektarowy parking. Do dzisiaj nie ma decyzji. Proszę porozmawiać z panią prezydent. Może wesprze nas pan w tym temacie.

Jeżeli chodzi o wypowiedź pana posła Aziewicza na samym początku, o odniesienie się do tego, że faktycznie operatorzy funkcjonują na terenie portu, mam wrażenie, że trochę

funkcjonuję w jakiejś schizofrenii. To zarząd portu jest odpowiedzialny za pylący węgiel, ale to nie zarząd portu jest odpowiedzialny za przeładunki.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Niech pan jednak liczy się ze słowami. Bardzo proszę.

Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Kamil Tarczewski:

Panie pośle Płażyński, bardzo panu dziękuję za odpowiedź na wszystkie pytania i za wsparcie.

Dobrze, może skończę z sugestią pana Aziewicza. Proszę państwa, to pokazuje…

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Kamil, panie prezesie, zgodnie z sugestią pana przewodniczącego, szanowni państwo…

Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Kamil Tarczewski:

Została jeszcze jedna kwestia, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Nie, dajmy spokój.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pan minister tu rządzi, panowie.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Nie, rządzi pan przewodniczący.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Jeżeli chodzi o stronę rządową.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Szanowni państwo, w zasadzie rzeczywiście oprócz posła Płażyńskiego nikt nie zadał żadnego konkretnego pytania, jeżeli chodzi o sprawy dotyczące dzisiejszego tematu posiedzenia Komisji.

Rzeczywiście byliśmy w kontakcie, panie pośle. Jeżeli chodzi o pana interwencje odnośnie do strategii ochrony portu, część sugestii wzięliśmy pod uwagę. Rzeczywiście zarząd morskich portów przeprowadzał przetarg w trybie i reżimie ustawy o zamówieniach publicznych. Niektóre z sugestii zostały wzięte pod uwagę. Sam osobiście byłem na dywaniku u ministra spraw wewnętrznych po nieszczęsnej akcji Greenpeace.

Reszta pytających, szanowny panie przewodniczący, próbuje nam wmówić, że mieszkańcy Szczecina, Trójmiasta czy Świnoujścia nie wiedzą, że mieszkają w mieście portowym, próbuje nam wmówić, że jest coś dziwnego w tym, że jest węgiel, kontenery albo kolejki do portu. Najpierw mówili, że nie ma węgla, teraz mówią, że jest węgiel, a jak jest węgiel, to leci i pyli. Jeszcze chwila i ktoś zacznie pokazywać na szpadlu węgiel, który się nie pali i tego typu absurdalne sytuacje. Wszystko, co dobre, to prywatni operatorzy, najlepiej niemieccy, a wszystko, co złe, to zarządy morskich portów.

Wydaje mi się, panie przewodniczący, szanowni państwo, że straciliście okazję, żeby podziękować za ciężką pracę zwykłych pracowników portu, podziękować operatorom portowym, którzy stanęli na wysokości zadania. W waszym imieniu, jeżeli nie jesteście w stanie tego zrobić, jeszcze raz serdecznie podziękuję zarządom portów, ludziom, którzy pracują w portach, operatorom. Mieszkańcy doskonale zdają sobie sprawę z szans, wyzwań, ale też z trudności wynikających z mieszkania w sąsiedztwie tak dużych inwestycji, dużych portów. Polskie porty są jednym wielkim placem budowy. I chociażbyście nie wiem co robili, nie zejdziemy z tej drogi. Obiecujemy wam o wiele, wiele więcej takich inwestycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie ministrze, że pochwalił pan porty za to, że robią to, co do nich należy.

Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA Kamil Tarczewski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym tylko państwa uspokoić, że tak jak wspomniał poseł Kacper Płażyński, jesteśmy w stałym kontakcie z mieszkańcami. Tych 17 postulatów, które zostały do nas złożone, dosłownie wczoraj zostało omówionych na spotkaniu z mieszkańcami. Jesteśmy w stałym, dobrym dialogu z radą dzielnicy i z poszczególnymi mieszkańcami, przedstawicielami mieszkańców, również w niezorganizowanych instytucjach, jak rada dzielnicy. Jesteśmy umówieni na kolejne spotkanie w celu rozliczenia się z tego, co ustaliliśmy wczoraj.

Zauważamy dużą poprawę również w mediach. Mamy świadomość kiepskiej komunikacji, ale zapewniam państwa, że jesteśmy w stałym dialogu. Mamy na uwadze dobro mieszkańców. Sąsiadujemy i współpracujemy ze sobą.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Na sam koniec, ze względu na dobre relacje pomiędzy posłem Borowczakiem a panem przewodniczącym Płażyńskim, pan poseł Borowczak ma ostatni głos.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Ale nie uzyskałem jeszcze odpowiedzi ze Szczecina.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Wszystko będzie.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Chciałbym tylko powiedzieć, że dziękuję za moje zasługi, ale zawsze byłem po stronie ludzi. W porcie mieszkałem ponad dwadzieścia kilka lat, teraz mieszkam kilometr dalej, w Nowym Porcie. Trzeba było zobaczyć, jak wyglądało u nas niebo, jak wyglądała dzielnica na początku kwietnia. To nie jest zarządzanie Biedronką, to jest zarządzanie portem.

Jako mieszkaniec kilometr w linii prostej od portu żądam od władz, żeby ruszyli swoje siedzenia. Dlaczego nie mogli tego zraszać wcześniej? Kiedy było widać pożar, kiedy niebo na kilometr w górę było ciemne, to co robili? Panie ministrze, ja nie krytykuję, jak nie mam podstaw. Przecież pan wie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie pośle.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Zadziałałbym natychmiast i rozkazał strażakom lać wodę na węgiel. Woda jest w kanale.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie pośle.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Dobrze, dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Było to chyba rok temu. Na ogół jeżdżę do siebie przez Kałuszyn. Oglądam skład węgla w Kałuszynie. Pewnego razu też myślałem, że jest pożar, dlatego że taka chmura unosiła się nad składem w odległości co najmniej dwóch kilometrów, dojeżdżając do Kałuszyna. W tym czasie zwyczajnie sortowali węgiel. Zwyczajnie to wszystko leciało.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Dodam tylko, panie przewodniczący, do TIR-ów…

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Niestety, jest to uroda dzielnic przemysłowych i niedopełnienia obowiązku przez uprawnionych.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Przez zarząd. Oczywiście.

Wczoraj wracałem z Warszawy z senatorem Gromkiem. Od Starych Babek były już po dwa TIR-y w kolejce. Jeden za drugim stały w linii, czekając albo na wjazd do tunelu,

albo kierując się na Westerplatte. Około godz. 12:00 była co najmniej dziesięciokilometrowa kolejka. Dziękuję.

Poseł Artur Łącki (KO):

Panie przewodniczący, w swoim imieniu i w imieniu pana Wieczorka proszę pana ministra o odpowiedź na piśmie na nieważne dla niego pytania.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan minister odnotował.

Wobec wyczerpania porządku dziennego zamykam posiedzenie Komisji.